

LIVORNO

LA CITTÀ
DEL FUTURO



PIANO OPERATIVO
E CONTESTUALE VARIANTE
AL PIANO STRUTTURALE

**QUATTRO
PASSI
NELLA CITTÀ
IN DIVENIRE**

percorso di informazione
e confronto sui nuovi
strumenti urbanistici

3

Politiche e azioni integrate per rigenerare la città

Alcuni temi chiave dei piani di settore
da integrare nel Piano Operativo



**Report
del'incontro pubblico
del 3 maggio**



PARTECIPANTI

hanno partecipato all'incontro 39 cittadini/e, su 57 che si erano iscritti.

Per il Comune di Livorno: Silvia Viviani, Luca Barsotti, Mirco Branchetti, Camilla Cerrina Feroni, Leonardo Gonnelli, Nicoletta Leoni, Marco Maestri, Luigi Pingitore, Simona Salvadorini, Salvatore Sentina, Marta Serraglini e Alessandro Ursi.

Consulenti esterni: Giuseppe Dell'Aquila, Marco Lulli e Walter Nicolino.

Per Cantieri Animati: Stefania Cupillari, Anna Lisa Pecoriello e Chiara Pignaris.

Introduzione

Chiara Pignaris spiega che per consentire una maggior interazione con i progettisti del piano, esterni e interni all'Amministrazione, l'incontro è stato organizzato a tavoli di lavoro tematici di max 10 partecipanti; ogni gruppo potrà discutere tutti e tre gli argomenti, perché i tecnici ruoteranno nei tavoli portando le medesime informazioni a tutti.

L'Ass. Silvia Viviani introduce quindi brevemente gli argomenti della giornata, cioè come il Piano Operativo integra questioni importanti che normalmente finiscono nei cosiddetti Piani di settore. La giornata di oggi si muove lungo 3 binari principali, che sono anche oggetto di sperimentazione nel processo di pianificazione:

1. Verde e accessibilità: il piano vuole andare oltre il rispetto degli standard minimi di legge e considera il verde nella sua multifunzionalità (benessere psicofisico,



svago, difesa del suolo, mitigazione climatica...) come una infrastruttura che connette le aree di rigenerazione e si ricollega al concetto di accessibilità universale, che si concretizza nel PEBA (piano di eliminazione barriere architettoniche).

2. Vivibilità: la carta strategica della sostenibilità e la mappa della qualità della città pubblica sono gli strumenti innovativi con cui si aggancia l'urbanistica alle questioni del riequilibrio ambientale e del benessere percepito e alla programmazione dei lavori pubblici.
3. Rigenerazione urbana e risposta alla domanda sociale della casa: il Comune di Livorno ha inventato uno strumento, il piano Abitare Livorno, per rispondere a tutte le forme di disagio abitativo rilevate in città, comprese quelle di coloro che non riescono ad accedere né agli alloggi pubblici né a quelli sul mercato. Sono state individuate inoltre 50 aree degradate, sia pubbliche che private, che sono risorse da restituire alla città attraverso la leva pubblica.

La logica con cui il piano ha lavorato su queste questioni è quella dell'integrazione e della collaborazione tra professionisti interni ed esterni, ufficio di piano e popolazione. Invita quindi i partecipanti a prendere posto ai tavoli tematici, per ascoltare le presentazioni da parte dei tecnici dei diversi strumenti e per avviare le discussioni.







1. Città verde e accessibile

Tecnici presenti al tavolo: Arch. Luca Barsotti e Arch. Marco Lulli per il PEBA, dott. Agr. Mirco Branchetti e dott. Agr. Alessandro Ursi per il Piano del Verde.

Facilitatrice: Stefania Cupillari



Il piano del Verde

Il Dott. Branchetti spiega che il Piano Operativo accoglierà le linee guida del Piano del Verde, frutto dell'impegno di anni in chiave di strategia territoriale. Tra gli obiettivi, infatti, oltre che la valorizzazione degli elementi di pregio e delle architetture testimoniali, c'è quello di promuovere la qualità del territorio rurale-collinare anche in chiave turistica, attraverso la relazione con il fronte costiero e la riqualificazione di sentieristica e cammini.

Il lavoro dei tecnici è partito da una mappatura del verde esistente: la città conta ben 2.400.000 mq di spazi verdi puntuali, in assenza di connessioni. Da questa criticità è nata la pianificazione strategica dell'*Infrastruttura Verde* che, in allineamento con gli obiettivi degli altri piani di settore, connette attraverso una serie di percorsi paralleli, da est a ovest, i monti livornesi con la linea di costa in modo da favorire lo sviluppo di nuovi flussi, turistici e non, con accesso dal mare.

L'**Infrastruttura verde**, che consentirà di raggiungere 3 milioni di mq di spazi verdi, è costituita da **6 Greenways**: ciascuna è un sistema lineare costituito da spazi verdi, esistenti e di progetto, che dalla costa si riconnettono ai boschi collinari, divenendo continuità ambientali ed ecologiche ma anche di percorrenza, secondo itinerari ciclo pedonali, dell'intero territorio comunale.

La strategia di valorizzazione dei Monti Livornesi viene inoltre supportata dall'impegno dell'Amministrazione comunale nella stesura di un accordo tra diversi attori: nel 2022 i Comuni di Livorno, Collesalveti, Rosignano Marittimo e Regione Toscana firmano una convenzione di tre anni per la gestione dei Monti Livornesi.

Il Dott. Ursi illustra sulla cartografia i percorsi delle 6 Greenways: il sistema si articola in

quattro principali trasversalità collina-mare:

- **G1 | GREENWAY - il Centro Storico:** dalla porta a mare alla porta a terra, dalla Fortezza vecchia alla Stazione e oltre fino al Parco del Cisternino, attraverso il centro storico e collegando storiche architetture d'acqua, terme e cisterne
- **G2 | GREENWAY - Rio Maggiore:** dal polo sportivo ai percorsi escursionistici, carattere prevalente sportivo
- **G3 | GREENWAY - Rio Ardenza:** dalla costa ai boschi dei Monti Livornesi, lungo il muoversi del Rio Ardenza, attraverso il sistema delle ville storiche
- **G4 | GREENWAY - Montenero:** un percorso panoramico che sale al Santuario di Montenero attraverso percorsi naturalistici e offrendo spettacolari punti di belvedere sull'intero territorio

e in **due arterie nord – sud** che danno continuità ai corridoi verdi perpendicolari alla costa:

- **G5 | GREENWAY - Anello verde:** segue il muoversi delle antiche mura cittadine e tiene assieme tutti i principali parchi storici della città
- **G6 | GREENWAY - il lungomare:** si sviluppa lungo la costa e tiene assieme l'incipit di tutte le Greenway trasversali, garantendo la continuità della nuova infrastruttura.

Un finanziamento di 80.000 euro di Regione Toscana ha consentito all'Amministrazione di dare già il via agli interventi sul Parco del Cisternino; il 4 maggio, invece, si terrà il terzo degli incontri programmati a Livorno, Rosignano e Collesalveti, all'interno della seconda fase del processo partecipativo di valorizzazione e promozione della neonata Riserva dei Monti Livornesi finanziato dall'Autorità per la Partecipazione.

Il Piano del Verde

Domande e considerazioni dei partecipanti

Come già indicato nel PUMS, bisognerebbe migliorare le connessioni previste dal piano del Verde per la G1 | GREENWAY - il Centro Storico nell'ottica di legare e valorizzare i tre elementi chiave dell'identità storica dell'area degli scali: la pietra, l'acqua e il verde. Bisognerebbe integrare il percorso attualmente pianificato considerando il verde come elemento di collegamento di tutti gli elementi caratterizzanti il tessuto storico: il cammin coperto, Piazza Manin (già caratterizzata da verde pubblico), la pietra degli scalandroni. La risposta è che il Piano del Verde agisce su un livello di pianificazione strategica che sicuramente sarà arricchito nelle fasi progettuali più di dettaglio.

Come viene affrontato il tema della sentieristica dei colli e della loro gestione? Entro la fine di giugno saranno spesi 5 milioni in cartellonistica per la segnaletica dei percorsi, principalmente CAI, dei Monti Livornesi.

Il cammino di San Jacopo, da Firenze a Livorno, andrebbe considerato e integrato nella pianificazione delle infrastrutture verdi di connessione ai Monti Livornesi.

La realizzazione di viali alberati è prevista dal Piano? Sì, inoltre gli interventi di piantumazione si integrano con la progettazione delle sedi stradali del PEBA.

Quali interventi per Via dell'Artigianato? Su Via dell'Artigianato sono stati messi a dimora circa 60 nuovi alberi.

Come verrà gestita la manutenzione del verde? Grazie al Regolamento dei Beni

Comuni i cittadini possono partecipare attivamente alla gestione del verde. Moltissime sono le adesioni raccolte dall'Amministrazione in risposta all'appello per la presa in gestione di alberi piantumati per un periodo di 3 anni.

In Via delle Pianacce le querce sono state potate brutalmente.

Due considerazioni: i cittadini dovrebbero avere i riferimenti del giardiniere di quartiere per la gestione del verde. Considerare il valore storico di Villa Mimbelli nella pianificazione.

Il Parco di Banditella sarà oggetto di intervento? Il Comune ha realizzato e preso in gestione solo il primo anello.

Il Parco RSA Coteto è compreso nell'infrastruttura di connessione delle Greenway? No, non è compreso.

Un rappresentante della LIPU chiede: pensate di seguire il Decreto Ministeriale sui CAM (Cambiamenti Ambientali Minimi) del verde pubblico? Bisogna migliorare la gestione del verde, ad esempio ricalibrare l'intensità e la tecnica delle potature delle chiome: la capitozzatura è ancora la tecnica più utilizzata anche se dannosa e sconsigliata dal Decreto. Bisognerebbe investire nella formazione degli operatori, nella informazione e sensibilizzazione dei cittadini e nella collaborazione con le associazioni in fase progettuale. Viene risposto che nuove tecniche di potatura sono state utilizzate per la manutenzione dei platani nel quartiere Coteto.

Domande a cui non è stata data risposta per mancanza dei tecnici di riferimento:

Ci saranno interferenze con il percorso di progettazione della tramvia di area vasta?

Come viene affrontato il problema del cambiamento climatico nel Piano del Verde?

Avete considerato di sfruttare le correnti marine e l'orografia del terreno per mitigare la temperatura della città?

Altre considerazioni emerse ma non approfondite per ragioni di tempo:

Bisognerebbe occuparsi di:

- *siepi e alberi di Viale Carducci;*
- *del verde in Via Montebello;*
- *strade prima alberate e oggi non più;*
- *rendere permeabili strade, parcheggi e parchi con depavimentazione e rimozione del cemento.*



Il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)

L'Arch. Lulli spiega che il piano, che avrà validità di 10 anni, punta al miglioramento della qualità e dell'accessibilità della città pubblica attraverso applicazione diffusa dei principi dell'accessibilità urbana e del *design for all*. L'accessibilità è condizione indispensabile per consentire la fruizione del patrimonio naturale e culturale (mare, colline, musei) ad uso turistico e non solo. Dal fine condiviso con gli altri piani di settore (PUMS e Piano del Verde) di potenziare le connessioni est-ovest dalla costa ai monti livornesi nasce il tracciato di **due percorsi principali accessibili**:

- il PERCORSO 1 dalla Fortezza Vecchia alla Stazione Centrale
- il PERCORSO 2 di connessione dei principali parchi ed edifici museali.

L'Arch. Barsotti spiega poi la strategia ad integrazione del PEBA: parallelamente all'individuazione delle connessioni urbane principali da rendere accessibili, vengono prioritizzati interventi puntuali. Si sceglie di investire nel **miglioramento dell'accessibilità delle Scuole del primo ciclo**, frequentate da studenti non autonomi negli spostamenti. Attraverso una valutazione dei finanziamenti e grazie ad un sistema di segnalazione del degrado, che ha permesso di attribuire un punteggio ad ognuna delle strutture scolastiche, sono state individuate le scuole con maggiore criticità e che saranno oggetto di progetto esecutivo. Si tratta di interventi a scala di quartiere che prevedono la riqualificazione in chiave accessibile ed inclusiva delle connessioni tra scuola, residenza, viabilità principale e fermate del TPL e che potranno poi costituire l'appoggio per successive ramificazioni di intervento. Le aree di ingresso

alle scuole saranno rese libere e messe in sicurezza; i percorsi dalle scuole alle fermate dei bus avranno una sezione di 1,50 m.

Sono inoltre state elaborate dall'Ufficio Progettazione ed Attuazione Lavori Stradali le **Linee guida per la realizzazione e la riqualificazione dei marciapiedi**: attraverso la suddivisione del tessuto urbano in zone omogenee, sono state individuate sezioni stradali tipo caratterizzate da uniformità di scelte progettuali e modalità di intervento, sia in ambito materico che geometrico. Sistemi elettronici LOGES (Linea di Orientamento Guida E Sicurezza) saranno installati al di sotto delle pavimentazioni dei percorsi pedonali e saranno programmati per fornire informazioni di qualsiasi genere sulla posizione in cui ci si trova, sull'ambiente circostante, sulla presenza di uffici o strutture di pubblico interesse, di esercizi commerciali, strutture museali. Obiettivo delle linee guida, oltre che rendere gli spazi pubblici destinati ai pedoni accessibili e fruibili da chiunque, anche quello di trasformare i **percorsi pedonali in luoghi della socialità**, nell'ottica di una città più vivibile ed inclusiva.

L'Ass. Silvia Viviani ricorda ai partecipanti la passeggiata in Via Grande, organizzata in aprile, come primo passo per impostare un nuovo metodo di lavoro e collaborazione con il mondo della disabilità, grazie anche alla collaborazione del Garante delle persone con disabilità, Valerio Vergili, presente anche all'incontro. La passeggiata ha permesso di valutare insieme ai cittadini la conformità dei lavori per l'accessibilità effettiva del progetto di riqualificazione.

Il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)

Domande e considerazioni dei partecipanti

Abito in via Sardegna vicino ad un plesso scolastico caratterizzato dall'abitudine al parcheggio selvaggio. Cosa farà il PEBA per eliminare questo fenomeno in prossimità delle scuole? Attraverso la corretta progettazione degli spazi, come ad esempio la realizzazione di una banchina, zona filtro in corrispondenza degli ingressi, il PEBA cercherà di scoraggiare il perseverare di queste abitudini.

Sono previsti interventi (es. pontili e discese) per migliorare l'accessibilità al mare e ai bagni? Il Garante delle persone con disabilità, presente al tavolo, risponde che sono state contattate tutte le associazioni dei principali accessi al mare (Accademia Navale, Tre ponti, Spiaggia del sale).

La progettazione dell'accessibilità dovrebbe essere integrata con le specificità di ogni quartiere. Inoltre, la pianificazione dei luoghi e la scelta delle priorità di intervento dovrebbero garantire realizzazioni qualitativamente valide e scongiurare la prospettiva di lavori incompiuti. La scelta delle scuole oggetto di progetto esecutivo è una priorità che va in questa direzione. La realizzazione delle scuole di via Coltellini nel quartiere Corea, ad esempio, porterà in automatico alla realizzazione di percorsi scuola – fermata bus accessibili.

Il profilo dei marciapiedi, se urtato, può essere causa di danni agli pneumatici: sono previsti bordi smussati? Nelle Linee guida per la realizzazione e la riqualificazione dei marciapiedi, in base alla suddivisione del tessuto urbano in zone omogenee, si individuano i caratteri materici e geometrici di ogni zona. Alcuni profili particolarmente smussati possono però rappresentare un pericolo per le persone con disabilità: alcune

disabilità hanno bisogno di una forte variazione cromatica e geometrica per la corretta fruizione degli spazi.

In qualità di Garante delle persone con disabilità sto collaborando insieme ai progettisti a diversi progetti: quello degli scivoli per le fermate dei bus, il progetto del PalaMacchia e quello di riqualificazione di Via Grande, per la corretta realizzazione di un percorso a quota zero fruibile dal mare a Piazza della Repubblica (rimarrà però il limite di fruizione dei fondi commerciali probabilmente affrontato con l'utilizzo di rampe di accesso).

Altre domande e considerazioni che per problemi di tempo non sono state discusse: PEBA: interazione area porto-città? (Darsena Nuova, Darsena Medicea, Stazione Marittima). Servizi di approdo pubblico accessibili, standard Masterplan.

Le idee progettuali per l'accessibilità contenute del PEBA sono già contenute nel PUMS: dispositivi per segnalare la prossimità ad una scuola (segnali, paletti, segnaletica colorata sulla pavimentazione, divieto di sosta alle auto in un'area di rispetto intorno agli accessi).





2. Vivibilità della città

Tecnici presenti al tavolo: Arch. Giuseppe Dell'Aquila (LSB Architetti Associati Torino) e Arch. Walter Nicolino (WNA Torino) per la Carta strategica della sostenibilità; Salvatore Sentina, Marta Serraglini e Simona Salvadorini per la Mappa della qualità della città pubblica.

Facilitatrice: Anna Lisa Pecoriello



La Carta strategica della sostenibilità

I due consulenti del Comune di Livorno che l'hanno redatta, Walter Nicolino e Giuseppe dell'Aquila, spiegano che la carta è concepita come uno strumento di lavoro rivolto ad amministrazione (settori urbanistica e LLPP) e progettisti per valutare sia il comfort percepito dagli abitanti in un ambiente urbano (ad esempio una piazza), sia il suo stato di equilibrio e le sue prestazioni in diverse condizioni ambientali (estate/inverno, durante picchi di calore e altri eventi climatici estremi come forti piogge etc.). Il metodo utilizzato si basa su indagini qualitative ed elaborazione di dati quantitativi attraverso un software che è in grado di valutare lo stato di equilibrio dello spazio nei diversi scenari di trasformazione, comparando lo stato attuale e quello trasformato. In questo modo la carta diventa uno strumento per orientare la progettazione verso città più resilienti e vivibili, in grado di affrontare le sfide ambientali del futuro e

offrire una maggiore qualità della vita. La carta è uno strumento non cogente, non normativo, ed è la prima volta in Italia che si sperimenta il suo utilizzo da parte di una Amministrazione pubblica, proprio qui a Livorno, perché in questi anni ha assunto il rango di una città-laboratorio. Il metodo è stato testato su 6 casi studio (i focus) scelti tra i 24 mappati in tutta la città. Uno di essi, il parcheggio dell'area ex ATL degli Hangar Creativi, è presentato in dettaglio attraverso tavole messe a disposizione dei partecipanti. In questo caso forti aspetti di squilibrio (suolo che non drena, creazione di isole di calore, percezione della sicurezza bassa) vengono corretti con varie soluzioni progettuali: da quelle di minima fino a quelle che ottengono il maggior miglioramento dei parametri del comfort microclimatico.

La Carta strategica della sostenibilità

Domande e considerazioni dei partecipanti

É possibile per i progettisti utilizzare lo strumento in modo dinamico (ad esempio inserendo direttamente i dati in un software) oppure ci si può affidare solo alle simulazioni effettuate sui casi studio e ai relativi risultati (utilizzo come strumento statico)? I consulenti rispondono che lo scopo della carta non è dare indici e quantità da rispettare, ma alzare l'asticella della qualità del progetto al di sopra del rispetto delle leggi esistenti. Il software era già esistente (e quindi utilizzabile da chiunque), il lavoro è consistito nell'adattarlo "sartorialmente" alla città di Livorno e testarlo su alcune aree strategiche (i "focus"). L'utilità della Carta strategica è molteplice: da una parte si rivolge all'Amministrazione stessa, come strumento di indirizzo, ad esempio in fase di impostazione di bandi e gare, per dare indicazioni finalizzate ad elevare gli standard di progetto, o come strumento di verifica nelle varie fasi di progettazione; dall'altra si rivolge ai professionisti ai quali è offerto un corollario di buone pratiche di progettazione a cui fare riferimento.

In che modo sono state scelte le aree di criticità? La città è stata letta attraverso l'individuazione di 6 macro-ambiti (o ecosistemi): la città minerale (o costruita), il verde, la costa, la città-porto, l'ambito infrastrutturale e quello collina-mare. Sono stati selezionati 24 spazi da cui partire e su 6 di essi, uno per ciascun ambito (Hangar Creativi, Parco Baden Powell, Parcheggio dell'Acquario, Piazza XI Maggio, Modigliani Forum, Pian di Rota-Cisternino) sono stati simulati diversi scenari di trasformazione. Alla richiesta di ulteriori specificazioni su modalità e criteri di scelta dei 6 focus i consulenti rispondono che la redazione della carta è stata preceduta da almeno 10 audit con tecnici, assessori e sindaco del Comune di Livorno, all'interno dei quali sono state raccolte informazioni e dati che hanno consentito di fare la scelta ponderata delle aree prioritarie. Interazioni con gli abitanti e partecipazione sono parte del metodo.

Ha senso l'individuazione di ambiti omogenei dal momento che la città spesso è fatta di differenze, di pezzi urbani mescolati con la campagna e di altre parti incongruenti?

I consulenti rispondono che questo è vero, la carta però è uno strumento di analisi, il Piano Operativo invece è lo strumento che lavora sulle riconessioni tra le diverse parti per renderle sistema.

In casi come quello contestato del "Cubone" come può essere utile il vostro strumento? I tecnici rispondono che esiste nella Carta una tabella chiamata "effetti e compensazioni" utile, ad esempio, a compensare spazi in crisi.

Un rappresentante della LIPU chiede: nella carta si tiene conto della Biodiversità?

Viene risposto che è un tema importante; ad esempio, per l'avifauna c'è un indicatore apposito di salute dell'ambiente dato dalla presenza di specie diverse. La LIPU informa che a Livorno esistono ben due Atlanti dell'avifauna che mostrano questa ricchezza della città.

Come mai la soluzione dei parcheggi sotterranei (già emersa nell'incontro precedente, v. report del 27 aprile) viene scartata in toto, visto che alcuni sono stati realizzati (es. Esselunga)? La risposta fa riferimento al fatto che comunque un parcheggio sotterraneo dal punto di vista ambientale crea un disequilibrio (non drena e potrebbe interferire con la falda acquifera- ciò non vuol dire che non si possano fare tout court), inoltre esistono soluzioni interessanti e meno impattanti per parcheggi multipiano in superficie. (elevato/struttura).

Seguono una serie di domande e di dubbi sul fatto che uno strumento non normativo possa essere efficace e culturalmente accettato, e una discussione:

Uno strumento come questo potrebbe essere culturalmente accolto in una città come Livorno dove la mentalità diffusa è quella di avere parcheggi più vicino possibile, a dispetto di qualunque altro ragionamento di comfort e benessere?

Un documento apprezzabile come la carta sarà convertito in norme nel PO, (indici etc.) per non rischiare di essere uno strumento inutile?

Quali sono le ricadute sul settore privato?

I consulenti ribadiscono che la carta definisce un cambio di paradigma sociale e culturale, (nel senso che propone una visione politica nuova come possibile risposta alla governance del territorio e dello spazio pubblico urbano), non si può tradurre in indici perché tiene conto di fattori complessi come le buone norme di progettazione, in questo senso offre indicazioni e consigli anche al privato riguardo maggiori

standard di comfort dell'abitante e di equilibrio ambientale nel lungo periodo. Il PO assumerà lo strumento e lo porterà all'interno dei propri uffici; sarà utile anche nelle gare d'appalto per redigere "documento di indirizzo progettuale" (DIP) attraverso il quale l'amministrazione e il settore LLPP fornisce indicazioni (non obblighi ma raccomandazioni e indirizzi). Il compito della carta è fornire un metodo "scalabile" di comparazione di scenari alternativi fornendo dati oggettivi per poter fare scelte consapevoli.

Questo tema della capacità di introdurre un nuovo approccio utilizzando uno strumento non cogente e la capacità della città di evolversi culturalmente in questa direzione è ripreso più volte nel corso della discussione con i cittadini. La percezione oscilla tra visioni pessimistiche di Livorno come una città che metterebbe tutto a ferro e fuoco per non perdere un solo posto auto e una città che comincia a richiedere altro. Ci si interroga se la società sia cambiata dopo il Covid. Si fa l'esempio di Parigi, dove è aumentato tantissimo l'uso di bici e monopattini, una arteria centrale come rue de Rivoli ha visto una rivoluzione della mobilità in questo senso. Si fa l'esempio anche della diminuzione dell'uso dell'auto privata che potrebbe essere incentivato se ci fossero servizi efficienti di noleggio, come nelle grandi città. "C'è più ricchezza nell'uso che nel possesso" conclude un cittadino.



La Mappa della qualità della città pubblica

Lo strumento è illustrato dal gruppo di lavoro del Comune di Livorno: si tratta di persone giovani e motivate che hanno svolto questo lavoro molto innovativo appassionandosi alla sperimentazione e apprendendo molto sulla città camminando a piedi. La mappatura, infatti, procede quartiere per quartiere con sopralluoghi sul posto per verificare lo stato di conservazione di strade, piazze, marciapiedi, parchi, incolti ed edifici pubblici e attribuire a ciascuno di essi un indice di valutazione della qualità, attraverso un sistema complesso di incrocio dati: osservazione dal vero, dati provenienti da diversi settori funzionali del Comune, raccolta di segnalazioni dei cittadini (che in città sono una mole enorme), articoli di giornale etc. La vivibilità, infatti, è il risultato di questo insieme complesso di fattori, alcuni oggettivi, altri

soggettivi. Tutte queste informazioni, già in possesso dell'Amministrazione ma in forma non organizzata, sono importanti per programmare i lavori pubblici secondo un criterio di priorità oggettivo. La mappatura è partita dai quartieri storici della città (il quartiere pilota è stato Borgo Cappuccini) e procede verso le aree periferiche, evidenziando diversità e specificità. Ogni quartiere urbano è fortemente identitario, a Livorno in particolare. Queste differenze vanno riconosciute e rispettate per non omologare lo spazio pubblico. Il lavoro è stato utile anche per imparare a guardare alla città con altri occhi: l'incolto è utile, non sempre questo termine vuol dire degradato o non curato, le piazze non sono parcheggi, la sicurezza non viene dal controllo delle forze dell'ordine ma dal modo in cui sono vissuti gli spazi dagli abitanti.

La Mappa della qualità della città pubblica

Domande e considerazioni dei partecipanti

Sono stati mappati anche i beni comunali? La risposta è che gli edifici di CASALP sono oggetto di analisi e progetto nel piano Abitare Livorno. L'intenzione del gruppo di lavoro è comunque di integrare informazioni provenienti da più strumenti possibili.

Sono stati mappati gli spazi demaniali dedicati alla balneazione che spesso sono in abbandono? I tecnici rispondono che per ora no ma sicuramente questa è una prossima frontiera.

Sono state fatte analisi della qualità dell'aria, soprattutto nelle zone più trafficate?

È stata approvata una convenzione Comune- Arpat per inserire 3 postazioni di misurazione della qualità dell'aria ma i luoghi sono stati indicati dall'Arpat.

Perché è stata asfaltata una piazza nel mio quartiere? I tecnici rispondono che il loro lavoro serve anche a rilevare queste criticità, ci sono troppe piazze e troppi parcheggi con troppo asfalto. Durante uno dei sopralluoghi hanno scoperto che il "parco" di via Corcos è in realtà il tetto di un garage!

Sono stati mappati i presidi culturali, come è stato fatto a Roma? No, ma si può tenere conto di questa esperienza.

Il degrado della ex sede della Circoscrizione 3 verrà affrontato oppure il fatto che si trovi nel quartiere San Jacopo, di per sé ben tenuto, rischia di non rendere prioritario l'intervento? I tecnici rassicurano che il degrado dell'edificio è stato segnalato evidenziandone le forti criticità.

Apprezzo il metodo di interazione con le persone per la redazione della mappa della qualità della città pubblica, ma questo lavoro non rischia di essere solo una premessa? Viene risposto che la mappa ha una ricaduta diretta nella programmazione di lavori pubblici e manutenzioni.



3. POLITICHE E AZIONI PER RIGENERARE LA CITTÀ

Alcuni temi chiave dei piani di settore da integrare nel Piano Operativo

Sinergia tra i due strumenti e ulteriori prospettive per una visione integrata della vivibilità urbana

L'interazione tra i partecipanti e i tecnici, data la natura dell'argomento con aspetti meno tecnici e più legati alla percezione e al vissuto quotidiano, ha preso spesso la forma di una riflessione collettiva, di condivisione e contaminazione reciproca di idee e considerazioni, piuttosto che di interazione del tipo domanda e risposta. Il confronto ha rilevato in diversi momenti la fortissima sinergia tra il lavoro di Mappatura della qualità della città pubblica dello staff del Comune di Livorno e quello della Carta strategica della sostenibilità, spostandosi spesso su temi più generali che riguardano la vivibilità urbana e che intersecano entrambi gli strumenti.

Tra i cittadini più attivi il lavoro del gruppo del Comune di Livorno genera molto interesse.



Sinergia tra i due strumenti e ulteriori prospettive per una visione integrata

Domande e considerazioni dei partecipanti

Una cittadina racconta di una chat WhatsApp creata da un comitato di abitanti dal titolo “Piazza Bella Piazza” per raccogliere segnalazioni e proposte (in pochi giorni ne aveva ricevute migliaia) e chiede i contatti con i tecnici per interagire con loro in futuro.

Un altro partecipante osserva che la progettazione dei luoghi per aumentare la qualità della vita deve andare di pari passo con il controllo e con la mobilità intesa come sicurezza stradale e salute di pedoni e ciclisti. Esiste poi il problema della sicurezza in generale, alcune piazze la sera non sono dei luoghi tranquilli. Qui avviene un interessante rovesciamento di fronte. I tecnici chiedono ai cittadini come si potrebbe risolvere il problema. La risposta condivisa è che ci vuole la vita di quartiere, la gente comune e non la polizia per strada.

Una giovane cittadina osserva che gli spazi di aggregazione spesso sono legati solo al consumo, invece bisognerebbe provare a immaginare forme di aggregazione di tipo diverso, nello spazio pubblico, anche facendo ricorso alle opportunità offerte da un uso intelligente delle tecnologie “social” che consentono una fruizione nuova degli spazi (es. l'app Modigliani aiutò molti giovani a scoprire la città dal punto di vista culturale) e a creare rete tra gli spazi: le ville, i parchi, gli spazi pubblici... Le piazze le fanno le persone che le vivono. Un tecnico risponde che a volte è importante inserire una funzione, un servizio, per innescare l'uso di una piazza in un senso o nell'altro, ad esempio i giochi per bambini svolgono questa funzione, richiamano un utilizzo da parte delle famiglie... Uno dei consulenti aggiunge una suggestione sull'utilizzo dell'urbanistica

tattica per attivare usi diversi delle piazze (es. chiusure temporanee al traffico, strade e piazze scolastiche etc...), far muovere la consapevolezza del cittadino, stare insieme, iniziare a cambiare le cose... Così si fa sicurezza senza telecamere, con l'innovazione sociale dal basso.

Pur apprezzando il lavoro fatto e l'attenzione per la dimensione qualitativa e ambientale, l'intervento di un anziano professionista che ha visto succedersi molti piani, pone l'attenzione su un aspetto a suo avviso trascurato: la città, un tempo ricca e vivace, sta attraversando una profonda crisi economica con conseguente abbandono del centro, trasformazione di negozi in abitazioni etc. ma negli strumenti presentati finora non c'è traccia di questo. La domanda che pone è: come si rende “operaia” questa città, come si rende produttiva? Come si curano le PMI? La risposta non compete ai tecnici presenti e viene rimandata a interazioni con il livello politico nel prossimo incontro.

Un consigliere di zona tocca il tema delle trasformazioni subite dalla città e, quindi, della perdita dell'identità urbana di pari passo con quella sociale, poiché anche questa è una dimensione della sostenibilità. Oggi l'identità dei luoghi di aggregazione cambia sempre, i giovani si spostano continuamente. Mancano i cittadini a riempire le piazze e a dar loro identità. Chi abita è in grado di raccontare la storia di questa disgregazione sociale, il cambiamento avvenuto, a volte apre un centro commerciale e chiudono quattro negozi, per questo propone di portare queste mappe e discuterle nei quartieri.

Un partecipante interviene su varie questioni legate alla vivibilità:

- ***l'aumento delle alberature per mitigare isole di calore e l'effetto delle bombe d'acqua (che a Livorno fu devastante), è necessario ma si scontra con la difficoltà del Comune di fare le potature per la continua riduzione dell'organico;***
- ***il disagio sociale nella zona via Garibaldi, dove sono spariti tutti i negozi con lo spostamento delle baracchine;***
- ***apprezza il metodo usato che finalmente dà valore alla percezione (ad esempio rispetto al cambiamento climatico), perché ascoltare quello di cui si ha bisogno invece di applicare astrattamente metodi di analisi è ciò che serve per cambiare approccio e punto di vista.***

La risposta dei consulenti della Carta della sostenibilità conferma quanto sia importante il punto di vista della percezione; ad esempio, rispetto alla capacità di riflettere il calore dei diversi materiali, un cambio di 1 grado sul materiale equivale a 3 gradi di differenza nella percezione.

Una cittadina segnala i fenomeni di degrado nella zona di piazza della Repubblica, dove vive: si tratta non di degrado fisico ma di degrado sociale e riguarda modalità e trasformazioni d'uso di interi isolati spesso non visibili dall'esterno, che possono essere incentivate o impediti dalle norme urbanistiche. Si tratta di sedi di associazioni assegnate per rigenerare il quartiere che sono aperte sì e no un'ora al giorno, baracchine che ospitano spaccio, piani terra trasformati in abitazioni per sfruttare gli immigrati più poveri, riduzione dei tagli di appartamento minimi e frazionamenti selvaggi che aumentano la necessità di parcheggi, tutte cose che hanno modificato profondamente l'assetto sociale del quartiere e causato lo svuotamento del centro storico. Prima la buona urbanistica prevedeva regole semplici: niente abitazioni al piano terra, uffici al primo piano, dal secondo in poi abitazioni. La cittadina invita quindi a guardare non solo agli spazi pubblici ma a ciò che accade dentro agli isolati, alle trasformazioni meno visibili, all'interazione tra degrado sociale, trasformazioni d'uso e norme urbanistiche. I consulenti rispondono che la Carta della sostenibilità non ha riguardato gli aspetti di degrado sociale per condividere un metodo snello e provare ad applicarlo, ma anche gli aspetti socioeconomici di sicuro fanno parte della sostenibilità e della qualità della vita urbana (v. argomento seguente).



3. Abitare Livorno e strategie di recupero delle aree degradate

Tecnici presenti al tavolo: Tecnici presenti al tavolo: Arch. Camilla Cerrina, Dirigente Settore Urbanistica e Programmi Complessi; Arch. Luigi Pingitore, tecnico in staff all'organo di direzione politica.

Facilitatrice: Chiara Pignaris



Strategie di recupero delle aree degradate

L'Arch. Cerrina spiega che l'elaborazione del Piano Operativo è stata preceduta da un lavoro di mappatura delle aree degradate, che ha preso in considerazione le aree già censite dal Piano Strutturale, le aree del Regolamento Urbanistico non attuate o parzialmente attuate, i contributi pervenuti all'Avviso Pubblico emanato dopo l'avvio del procedimento del nuovo piano, altre aree individuate mediante ricognizioni satellitari e sopralluoghi. Da questa ricognizione sono state escluse le aree produttive, oggetto di un apposito dossier, e alcune tipologie degli standard esistenti (es. impianti tecnologici, istruzione, cimiteri, e parcheggi).

Per ognuna delle 237 aree individuate sono state quindi analizzate le diverse tipologie di degrado (fisico, urbanistico, ambientale paesaggistico, funzionale) ed è stata espressa con un numero una valutazione complessiva. Tutte le aree con livello di degrado maggiore o uguale a 2, una cinquantina, sono state studiate ed inserite nel dossier con un'apposita scheda di approfondimento, che analizza i vincoli, le previsioni esistenti, eventuali progettualità in corso, la componente verde, il grado di utilizzo, ecc. Di ogni area è stata quindi realizzata un'analisi SWOT speditiva, al fine di individuare punti di forza ed elementi di criticità.

Strategie di recupero delle aree degradate

Domande e considerazioni dei partecipanti

Perché il Parco della Ceschina e altre aree bellissime quali Via Goito sono state censite come degradate? La risposta è che sono censite perché contengono elementi di degrado (es. il Torrino del Parco della Ceschina) dovute anche allo stato di abbandono e scarsa accessibilità, ma la schedatura non prevede per tutte le aree interventi di trasformazione, queste ovviamente rimarranno a parco.

In questa schedatura il degrado ha sempre una connotazione negativa ma bisognerebbe considerare non solo le esigenze degli esseri umani: anche la tutela della biodiversità è importante!

Quale destino per il Parco di Rio Banditella, area agricola dal 1500? Avete coinvolto nell'elaborazione del Piano anche agronomi e scienziati forestali? Viene risposto che il Piano Operativo è integrato al Piano del Verde, che è stato elaborato da tali professionalità (v. tema 1) ed è supportato anche da indagini di tipo agronomico che hanno analizzato anche tutte le aree agricole e boscate del nostro territorio.

Perché la schedatura non prende in considerazione il sistema delle fortezze e delle porte storiche? Fanno parte di un altro sistema? La risposta è che sono volutamente escluse in quanto elementi identitari classificati come invariati nello Statuto del territorio del Piano Strutturale (oggetto dell'incontro del 18 maggio), non possono quindi diventare oggetto di trasformazione.

Se un'area produttiva non è compresa nella schedatura non potrà essere ampliata? Viene chiarito che le schede analizzano nei dettagli alcune aree nelle fasce di contatto

tra le aree residenziali (es. i Quartieri Nord) e le fasce produttive, non riguardano le macroaree produttive che sono oggetto di specifico dossier conoscitivo.

L'area antistante il parcheggio dei Lupi è un brutto biglietto da visita per chi arriva a Livorno, è possibile segnalarlo? Perché non viene valorizzato il "cubo" di Montenero (monumento a Ciano) che si presterebbe a diverse iniziative? L'arch. Cerrina chiarisce che il Piano Operativo non si occupa della manutenzione ma prefigura assetti futuri e orienta le trasformazioni edilizie e del territorio rurale. Le analisi svolte individuano aree rilevanti che hanno necessità di miglioramento e tra queste rientra anche il "cubo" di Montenero, che è tutelato ma può assumere nuove funzioni quale porta del parco dei Monti Livornesi.

Sono previste vendite, con conseguente ricollocazione di attuali residenti, di edifici comunali in degrado, come ad esempio l'ex Circo di via Corsica, in parte occupata da famiglie in emergenza abitativa? La risposta è che il Piano Operativo amplierà le possibili funzioni di tali beni (indicherà solo ciò che non è possibile fare) per incentivare il recupero del patrimonio degradato in disuso e la vendita del patrimonio pubblico non più utilizzato.

Perché tra le aree degradate non c'è Piazza Garibaldi, zona che presenta tutte e tre le tipologie di degrado? Cosa farà il Piano Operativo per la sua riqualificazione? Viene chiarito che non è inserita nelle schede perché non può essere riconvertita ad altro (una piazza e un tessuto storico esistente tali devono restare); però nel piano è stata fatta anche un'altra analisi sugli spazi pubblici degradati (v. Mappa delle qualità del tema 2).

Anche per quanto riguarda il degrado edilizio, il piano interviene con altri strumenti.

In via XX Settembre non c'è più un fondo aperto... Negli anni '60 si aprivano negozi di vicinato, ora si convertono i fondi in abitazioni di scarsissima qualità. Non basta riqualificare gli spazi pubblici, bisognerebbe capire cosa è successo e individuare strumenti che ci consentano di intervenire. La proposta è di provare a studiare a fondo un'area campione, ad es. Barriera Fiorentina, mappando il degrado sociale (capendo chi ci abita e perché) e studiando un possibile modello d'intervento.

L'arch. Cerrina osserva che bisognerebbe agire con altre leve quali politiche di settore che incentivino il commercio di vicinato. Il Piano Operativo può solo contrastare la riconversione dei piani terra in abitazioni.

Lo studio ha preso in considerazione anche aspetti economici, es. analizzando i flussi finanziari, per verificare la fattibilità degli interventi? Si risponde che lo studio è finalizzato solo a mappare il degrado. Il passo successivo sarà di individuare lo strumento di intervento più adatto. Per 5 aree urbane strategiche (Rivellino, ex ATL Hangar Creativi, Ippodromo, Parco delle Generazioni e Scopaia) è stato fatto uno studio di fattibilità economico-sociale per capire se è possibile un intervento pubblico-privato.

È prevista l'alienazione di aree pubbliche degradate o queste sono considerate beni pubblici? La risposta è che le aree studiate sono sia pubbliche che private ma non tutte diventeranno oggetto di trasformazione. Il PO, inoltre, definisce alcuni beni come inalienabili. Tendenzialmente l'Amministrazione intende mantenere il patrimonio comunale, esiste però il Piano delle alienazioni comunali che definisce quali sono i beni alienabili. ***Non si potrebbero coinvolgere i cittadini per questo piano?*** La risposta è che

non è previsto poiché è competenza del Consiglio Comunale.

Sono state censite anche aree di altri enti pubblici (es. INPS, INAIL, Provincia, oppure di enti privati quali Banche, Ferrovie, Poste, vecchie partecipate)? Sono state prese in considerazione come possibili aree di acquisizione? Si risponde che il dispositivo normativo favorirà l'abitare sociale con incentivi sia per il patrimonio pubblico non comunale sia per i privati. Per alcune aree non pubbliche c'è intenzionalità a farle diventare tali.



Abitare Livorno

L'Arch. Pingitore spiega che l'amministrazione ha voluto affrontare il problema della casa mediante un piano casa integrato che affronta il tema dell'abitare in modo strutturato e unitario. Per avere un quadro scientifico del fenomeno, ha commissionato uno studio ad un importante istituto di ricerca, il Nomisma. Dallo studio, basato su dati statistici e su un'indagine realizzata nel 2022 con interviste a un campione rappresentativo della popolazione, emerge che a Livorno oltre 1.200 famiglie esprimono una domanda di abitazione sociale effettiva, che si palesa sul mercato residenziale. Lo studio Nomisma ha quindi individuato il fabbisogno abitativo nel medio

e lungo termine ipotizzando tre scenari economici differenti (peggiorativo, migliorativo e indifferente) e tre tipologie azione pubblica: ERP, ERS e emergenza abitativa. Nella visione del piano "Livorno città di città", l'impianto e i contenuti di Abitare Livorno sono accolti in particolare all'interno della strategia "città accessibile e inclusiva" e prevedono l'individuazione di specifiche aree pubbliche, principalmente di recupero urbano (qui la connessione con le schede delle aree degradate) in una logica di servizi integrati all'abitare. Un ulteriore apporto pubblico-privato di alloggi sociali potrà derivare da meccanismi incentivanti previsti per le aree di rigenerazione urbana.

Abitare Livorno

Domande e considerazioni dei partecipanti

Come riusciranno ad integrarsi queste esigenze dell'ente pubblico con le esigenze del mercato privato dell'abitazione, da tempo in crisi? Pingitore spiega che il PO intende proprio centrare questo obiettivo: l'attore pubblico interverrà per sostenere direttamente i bisogni di edilizia popolare e di emergenza, il privato diventerà un attore importante per soddisfare la domanda di edilizia residenziale sociale, grazie a un importante meccanismo di incentivazione (sono state testate più ipotesi di intervento per verificarne la fattibilità economica).

Ci sono connessioni tra le Strategie di recupero delle aree degradate e il progetto Abitare Livorno? La risposta è che è proprio quello che si intende fare, ad esempio per l'area del Rivellino (v. report della camminata del 20 aprile).

Sarà riqualificata l'area vicina alla Dogana d'acqua, in via del Gazometro? Viene detto che si tratta di un'area di recupero che prevede la demolizione dell'attuale sede del CRAL e la realizzazione di una nuova piazza (v. report del 20 aprile).

A Livorno c'è una grande domanda di stanze in affitto, anche in coabitazione. Si darà risposta a questa necessità? (risposta accorpata alla successiva)
Perché è stata esclusa l'edilizia convenzionata? È una cosa voluta? A quale percentuale di edilizia pubblica si pensa? L'Arch. Pingitore dice che nelle Norme tecniche di attuazione del piano si troveranno definizioni precise delle 3 tipologie dell'abitare sociale. L'Edilizia Residenziale Sociale (ERS) riguarderà prevalentemente l'affitto sociale (che comprende anche il co-housing) e in questo settore l'iniziativa privata sarà incentivata, favorendo l'integrazione dell'abitare nei tessuti esistenti. Per la prima volta a Livorno sarà presa in considerazione anche l'emergenza abitativa (es.

persone improvvisamente rimaste senza lavoro).

Perché non viene replicato a Livorno il progetto di Trieste "La città che cura", progetto unico in Europa che ha al centro i bisogni della comunità, i concetti di prossimità, ascolto, e gestione individuale dei problemi delle persone? Le comunità hanno bisogno di spazi di incontro, a Trieste sono state individuate microaree e creato uno di questi spazi ogni 150 abitanti. La risposta è che il Piano Operativo costruisce il quadro in cui un progetto simile possa essere realizzato. Ci sarà un'indicazione molto chiara sul concetto di abitare, legata anche ai servizi e agli spazi esterni (anche per incontrarsi, scuole, negozi di prossimità...). In questa visione dell'abitare ci sarà anche un appunto sulla gestione sociale dei bisogni di una comunità.

Due considerazioni: adottare il concetto di "scuole aperte alla comunità", ovvero aule e giardini aperti dopo l'orario scolastico, come già avveniva a Londra 40 anni fa. Riflettere su come questo concetto di abitare sia in contrasto con la proposta di una nuova scuola 10-14 nel Parco delle Generazioni, dove i ragazzi possono essere portati solo in auto.

In questa visione di abitare l'area dei Sette Santi (che è privata ma impatta sugli abitanti) dovrebbe diventare una piazza d'incontro, non un parcheggio.

Alla fine dell'incontro è raccolta un'altra considerazione, non legata al tema in discussione:

I tempi per approfondire i temi dei tavoli erano troppo stretti. Inoltre, per intercettare più persone, gli incontri si sarebbero dovuti fare nei quartieri, non centralizzati.



3. POLITICHE E AZIONI PER RIGENERARE LA CITTÀ

Alcuni temi chiave dei piani di settore da integrare nel Piano Operativo